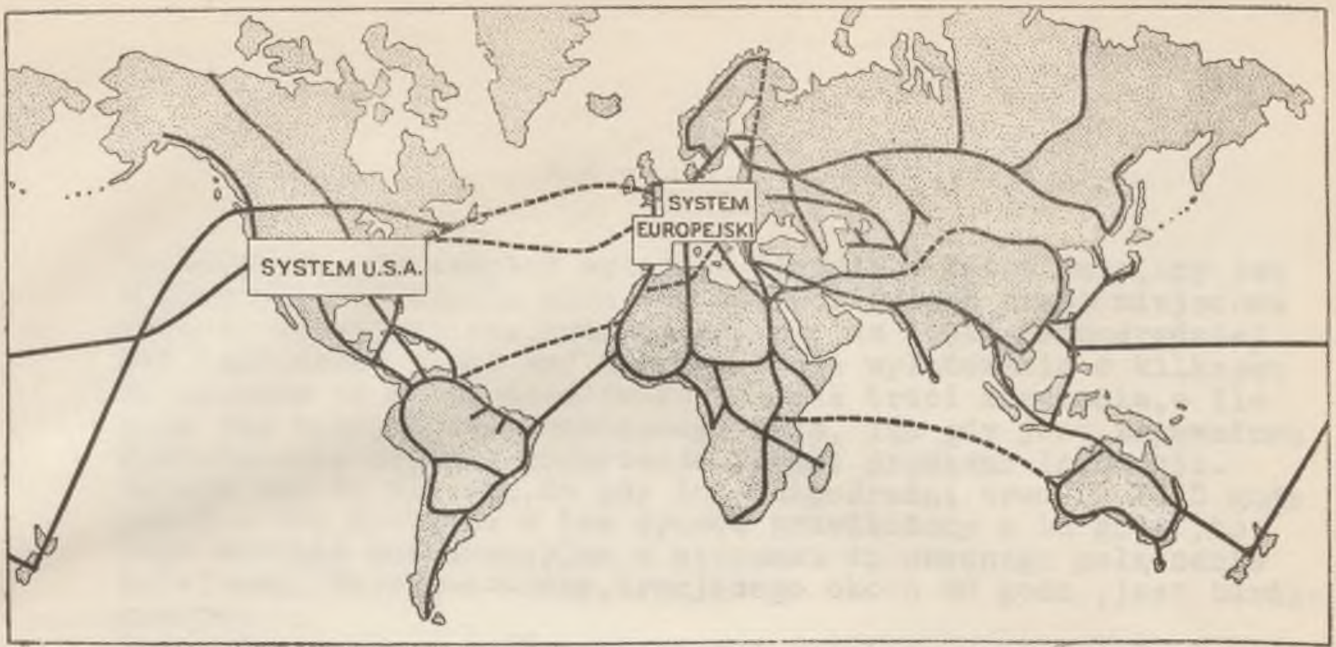


1,2,3,4,5,6,7,8. 23 I 1939.

MIESIĘCZNY PRZEGLĄD KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

WYDAWCA P.L.L „LOT" Sp. z o. o. – WARSZAWA, NOWOGRODZKA 49, – TEL. 563-60.

Nr. 9. Grudzień 1938 r.

Sezony eksploatacyjne w komunikacji lotniczej. W strefie klimatu umiarkowanego doszło w komunikacji lotniczej do wyraźnego ukształtowania się dwóch sezonów: letniego i zimowego. Sezon letni trwa 6-8 miesięcy, sezon zimowy 4-6 miesięcy. Przykładem tej sytuacji jest sieć europejska. Podczas gdy w sezonie letnim dzięki nowoczesnemu sprzętowi, rozbudowie przyziemi i dobrej osłonie radio i meteo loty odbywają się praktycznie przy każdej pogodzie, osiągając regularność około 100% w stosunku do rozkładów, na sezon zimowy, wobec panujących w Europie mgieł i niebezpieczeństwa obmarzania, oraz wielkiego zróżniczkowania obszaru Europy na lokalne baseny klimatyczne i stosunkowo krótkoodcinkowej gęstej sieci - należało ustalić nowe zasady eksploatacji i nowe kryteria bezpieczeństwa.

Przede wszystkim zostało ustalone, iż obecny przemysł lotniczy nie potrafił dostarczyć jeszcze samolotu odpornego na specyficzne warunki zimowe np. uważany za jeden z najbezpieczniejszych typów Junkers JU 52, szeroko stosowany przez Niemców uległ w okresach zimowych 1936/7/8 wielokrotnie wypadkom.
Stwierdzono niewątpliwie, iż bezpieczeństwo jest tym większe, im odcinki linii są dłuższe, a lądowanie rzadsze, a to ze względu na niebezpieczeństwo obmarzania przy przebijaniu chmur. Na krótkich odcinkach bezpieczeństwo jest dopiero wtedy wystarczające, gdy istnieją wszystkie instalacje przyziemia i pracują bez zarzutu. Lecz nawet wówczas na liniach krótkich regularność lotów pozostawia dużo do życzenia, gdyż np. na linii Warszawa-Kraków, czy też Warszawa-Katowice lot może się odbyć i ma sens

tylko wtedy,gdy samolot wyląduje właśnie w Katowicach,czy też w Krakowie, co często może być uniemożliwione przez miejscowe warunki atmosferyczne.Podczas gdy np. na linii bezpośredniej Warszawa-Ateny /1683 km/ nawet w razie wylądowania o kilkaset kilometrów od portu docelowego lot nie traci znaczenia,o ile może być kontynuowany następnego dnia, lub gdy jest zapewnione dostatecznie szybkie połączenie innymi środkami lokomocji. Dzieje się to dlatego,że gdy lot bezpośredni trwa około 5 godz. nawet o ile zostanie w ten sposób przedłużony o 12 godz.,to jego wartość konkurencyjna w stosunku do obecnego połączenia kolejowego Warszawa-Ateny,trwającego około 90 godz.,jest bardzo znaczna.
Rozumując w ten sposób towarzystwa lotnicze zastosowały do rozkładów zimowych 2 odrębne metody:

I-sza metoda - ograniczenie ruchu ze względu na trudne warunki zimowe,oraz ograniczenie godzin pracy ze względu na krótkość dnia,

II-ga metoda - linie dalekobieżne o b.długich odcinkach i wielkiej swobodzie w czasie i miejscu lądowania.



W roku bieżącym P.L.L."LOT" zastosowały do swego rozkładu obie powyższe metody: zawiesiły krótkie linie krajowe,a utrzymały jedynie dalekobieżne linie międzynarodowe,z których najlepszym przykładem powyższego rozumowania jest 3000 km linia Warszawa-Ateny-Lydda, gdzie trudny klimatycznie odcinek, prowadzący po przez Tatry,kotlinę węgierską i Bałkany przelatywany jest w jednym locie bez lądowania na trasie 1683 km.

Z rozkładów lotów załączonych do jednego z poprzednich numerów Przeglądu czytelnicy mogli stwierdzić, iż w bieżącym sezonie zimowym LOT utrzymuje następujące linie:

Warszawa-Kowno-Riga-Tallinn-Helsinki,
Warszawa-Poznań-Berlin,
Warszawa-Budapeszt,
Warszawa-Ateny-Lydda,
Warszawa-Bukareszt.

Rozkład ten obowiązuje do 28.II.1939 r.,poczem zostanie wprowadzony rozkład wiosenny przejściowy na okres od 1.III.do 15.IV. 1939 roku.
/Data 15-go kwietnia została wybrana dlatego, że w nocy z 15-go na 16-ty na Zachodzie Europy następuje zmiana godzin, a IATA przyjęła tę datę, jako każdorazowy początek sezonu letniego./

Od 16.IV. do 30.IX. obowiązywać będzie rozkład letni,to znaczy intensywna eksploatacja wszystkich linij.

Stany Zjednoczone. - Boeing wytoczył proces T.W.A., które chciało anulować z powodów trudności finansowych swe zamówienie na sześć czteromotorowych Boeing 307.

- Na przebudowę lotniska Gravelly Point w Washington przeznaczono $ 10.000.000.-

- Pan American Grace Airways /Panagra/ należąca do koncernu Pann American Airways System/ zmieniła trasę swej linii do Santiago, lądując zamiast w Guayaquil w Quito-Mariscal Sucre,stolica Ekwadoru. Dzięki tej ostatniej zmianie Panagra oblatuje obecnie już wszystkie stolice państw środkowo i południowo amerykańskich.

Wielka Brytania. - Połączenie Imperial Airways i British Airways spotkało się z pierwszym protestem,a mianowicie Londyńska Izba Handlowa skierowała do Ministra Powietrza Sir Kingsley Wood'a list, w którym zwraca uwagę na szkodliwość zaniku kojkurencji na tym polu.

- Reorganizacja lotnictwa komunikacyjnego Wielkiej Brytanie objęła po raz wtóry w b.roku skład personalny, a mianowicie Sir John Reith'owi,obecnemu prezesowi IAL,zostanie powierzona organizacja współpracy kolei, środków przewozowych drogowych i lotnictwa, a dyrekcję połączonych kompanij lotniczych obejmie Walter Weslie Runciman 38 letni syn Lorda Runcimana,sławnego mediatora w kwestii Czechosłowacji.

- Przed połączeniem IAL i British i utworzenia z nich przedsiębior-

stwa użyteczności publicznej nastąpiła reorganizacha kierownictwa technicznego IAL. Major R.A.Mayo /konstruktor znanego Mayo Composite/ będzie dyrektorem technicznym całego przedsiębiorstwa. Kierownictwo techniczne zostanie podzielone na następujące sekcje:

1. projekty,doświadczenia,studia /pod osobistym kierownictwem Maj.R.A.Mayo/,

2. stocznia /Captain F,R,Walter/,

3. kontrola techniczno-eksploatacyjna /szef jeszcze nie mianowany/.

- Począwszy od 1-go stycznia 1939 r. trasa Londyn-Lizbona bez lądowania będzie oblatywana na samolotach Lockheed 14. Długość linii 1680 km /Warszawa-Ateny 1683 km/.Na linię tę przeznaczon Ł.116.000 subwencji rocznej.

- KLM nosiła się z projektem otwarcia linii,któraby połączyła Indie Holenderskie z Angielskimi i obsłużyła częściowo te ostanie,jednak Minister Kolonij Wielkiej Brytanii M.Mac Donald oświadczył ostatnio w Izbie Gmin,iż Wielka Brytania sama ma podobne zamiary.

- Należy się liczyć z obniżeniem obecnych stawek pocztowych na Południowym Atlantyku wraz z wejściem nań tow.angielskiego.

- Poczta lotnicza,odchodząca z Wielkiej Brytanii osiągnęła po zlikwidowaniu opłat lotniczych rekordową cyfrę około 1200 ton rocznie. Wobec tak dużego obciążenia pocztą Imperual Airways nie zabiera prawie zupełnie frachtów,czekając powiąkszenia tonażu i częstotliwości ruchu.
Poczta świąteczna Wielkiej Brytanii osiągnęła w czwartym tygodniu listopada wagę 31 ton. Do przewozu tej poczty został użyty między innymi Mercury /wodnopłat niesiony z Mayo-Composite/, który przebył odcinek Southampton-Aleksandria bez lądowania w 14 i 1/2 godz.

- Poczta,która będzie skierowana z Wielkiej Brytanii przez Atlantyk Północny do Kanady i Stanów Zjednoczonych nie będzie objęt pocztowym planem imperialnym,to znaczy, że zostaną dla niej ustanowione dopłaty dopłaty pocztowe.Postanowienie to jest spowodowane nietylko wielkimi kosztami tej linii,lecz przede wszykim małym tonażem handlowym oferowanym.

- Pisaliśmy już o współzawodnictwie Portsmouth i Southampton w sprawie stworzenia imperialnej bazy dla wodnopłatowców.Pierwszą partię wygrało Southampton,ale Portsmouth powróciło do ataku. Ostatnio ukazał się trzeci konkurent,a mianowicie Mucki koło Southend. Dają się słyszeć głosy, że Mucking ma pewne szanse ze względu na mniejszą odległość od Londynu.

- Połączone towarzystwa angielskie podejmą eksploatację linii Londyn-Amsterdam-Berlin, oblatywanej dotychczas jedynie przez DLH i KLM.

- Na wiosnę b.roku zwróciliśmy uwagę naszych czytelników na komi

sję lorda Cademan'a,która badając stan lotnictwa komunikacyjneg zażądała jego reorganizacji,zmian personalnych,podwyższenia sub wencji. Brytyjskie Ministerstwo Powietrza zastosowało się do tych sugestyj,reorganizując IAL i łącząc go z British Airways, ponadto podwyższając subwencję z Ł.1.500.000.--- na Ł.3.000.000 Obecnie dowiadujemy się, iż z tej sumy 3 milj.funtów Ł.2.900.00 przeznaczone jest na linie imperialne i międzynarodowe,a tylko Ł.100.000.--- na linie wewnętrzne do podziału według specjalnegowspółczynnika pomiędzy 11 towarzystw.

<u>Dominia Wielkiej Brytanii-Australia.</u> - Sieć linij australijskich subwencjonowanych przez państwo wynosi 30.000 km,na których wykonuje się tyg.144.000 km..Tow. niezależne obsługują sieć o długości 17.000 km,na której robia tygodniowo 160.000 km..Między Australią i kontynentem istnieje 5 połączeń tygodniowo: 3 wykonuje IAL a 2 zapewnia KNILM. Poczta wysłana z Londynu przybywa do Sydney po 10 dniach,zaś pocztę zagraniczną z Amsterdamu otrzymują po 9 dniach w Brisbane.
W najbliższe przyszłości projektowane jest połączenie Australii z Nową Gwineą i Nową Zelandią,dokąd również przybywać będą z San Francisco samoloty P.A.A..Towarzystwo Quantas Empire Airways obsluguje linię Singapore-Sydney /7500 km w 2 dni/ i otrzymuje roczną subwencję od 90.000 do 127.000 funtów od Government Federal. Quantas istnieje od r.1921, w r.1934 połączyło się z IAI i utworzyło Quantas Empire Airways. Guinea Airways przewozi pocztę z Port Darwin poprzez Australię centralną /2700 km/ rozdziela ją prawie jednocześnie w Sydney,Adelaidzie i Perth. Subwencja tego towarzystwa wynosi 46.610 funtów. Poczta do Australii przybywa bez dopłaty, zaś z Australii z dopłatą,ponieważ Government Federal pokrywa część kosztów w kontraktach pocztowych subwencji,instalacji. Z towarzystw,nie pobierających subwencyj wymienimy Mac Robertson Miller i Australian National Airways.
Na terytorium australijskim przeważnie używane są 2 lub 4 silnikowe samoloty do Havilland, prócz tego Douglas DC 2 i DC 3, jak również Lockheed Electra.

<u>Holandia.</u> - 6-go grudnia wystartował z Amsterdamu do Pretorii /Poł.Afryka/ Douglas DC 3 KLM. Oficjalnym pretekstem do tego lotu jest rocznica zwycięstwa Boerów nad Zulusami tak zwany "Dinagaan's Day", jednak ze wszystkich dotychczasowych wystąpień KLM należy przypuszczać, iż towarzystwo to chce przez ten lot zapoczątkować swą ekspansję na terenie Afryki Południowej.

<u>Niemcy.</u> - Rekordowy lot Focke-Wolf Fw 200 Condor w 46 godz. z Berlina do Tokio byłby według niektórych publicystów pierwszym krokiem do przedłużenia linii Lufthansy,dochodzącej obecnie do Kabulu aż do Tokio. Linia ta byłaby eksploatowana wspólnie z narodowym towarzystwem japońskim,które zresztą zamówiło podobno 5 samolotów typu Condor w niemieckiej fabryce Focke-Wolf.Przedłużenie to będzie tym łatwiejsze,iż dotąd aczkolwiek walcząc z trudnościami istnieje w Chinach niemieckie towarzystwo Eurasia Corp..

Warto przypomnieć sobie przy tej okazji, iż utworzenie tej linii będzie ukoronowaniem wysiłków Lufthansy, podjętych już około 10 lat temu i skierowanych początkowo na szlak, wiodący przez Rosję za pośrednictwem mieszanego towarzystwa niemiecko-sowieckiego Deruluft, rozwiązanego w zeszłym roku.

Francja. - Air France scedowało swą linię Dakar-Bamako Regie Air Afrique, co spowodowało zresztą bardzo ostre protesty personelu Air France w Dakarze.

Italia. - Ostatnie sprawozdanie Ala Littorii zwraca uwagę wielką ilością sprzętu w stosunku do wyników eksploatacyjnych:

Sieć	27.110 km
Przebytych km	11.081.484 km
Samolotów i wodnopłatowców	99
Silników	571

ponadto Ala Littoria zamówiła obecnie do eksploatacji:
12 Savoia Marchetti SM 75
7 Cant Z.506
3 Macchi MC 94
oraz maszyny do prób i studiów:
3 Macchi MC 100
pozatem Ministerstwo Powietrza zamówiło dla Ala Littorii:
3 Cant Z.509
Przewozy Ala Littorii od 1/VII.1937 do 30/VI.38 :

Pasażerowie	106.687
Bagaż w kg	1.651.271
Frachty, gazety w kg	420.277
Poczta w kg	385.232

- Zainteresowanie Ala Littorii Atlantykiem otrzymało oficjalną sankcję Szefa Rządu przez przydzielenie na pierwsze loty regularne, jako pilota-dowódcy statku powietrznego, Bruno Mussoliniego.

Nowy sprzęt Wka Brytania. - Dnia 6-go października zakłady Armstrong Whitworth dostarczyły do Croydon pierwszy z zamówionych przez Imperial Airways górnopłatów "Eusign". Przypomnijmy pokrótce charakterystykę tego samolotu.

rozpiętość	38 m
długość	32 m
silniki Siddeley-Tiger IX	4 . 880 KM
ciężar ogólny	21.000 kg
szybkość maks.	330 km/godz
szybkość podróżna	260 km/godz

Kabina w wariancie europejskim mieści 40 pasażerów, zaś w wariancie "imperialnym" - 27 pasażerów w dzień lub 20 w nocy.

- Zakłady Short mają w r.1940 przystąpić do seryjnej produkcji czterosilnikowych samolotów wagi 32 ton. Lotniska będą wymagały specjalnego przygotowania nawierzchni dla tak ciężkich maszyn.
  Samoloty te o zasięgu ok.5000.km mają zrealizować dążenie Anglików do przelotów imperialnych z lądowaniem wyłącznie na terytoriach brytyjskich. W ten sposób imperialne linie lotnicze uwolniłyby się od krępującej zależności od lotnisk obcych.

---ooOoo---

MR